o verde-oliva

Centro de Relações Públicas do Exército

Brasília, 1974

Dia do Aviador/23 de outubro

PELOS caminhos do mar, o Brasil foi descoberto e conservou a sua unidade. Pelos caminhos da terra, através de montanhas e de florestas virgens, os bandeirantes empurraram as nossas fronteiras para o Oeste. E, pelos caminhos do ar, outros navegadores e bandeirantes audazes consolidaram a integridade do imenso território brasileiro, protegeram o litoral, combateram nos céus da Europa, plantaram sementes de civilização nos mais remotos recantos do País e lançaram as bases para a grande arrancada desenvolvimentista de hoje.

Pioneirismo, bravura, sacrifício e técnica caracterizam a história da FORÇA AÉREA BRASILEIRA, e o seu decisivo papel, não só na segurança, como na integração nacional, no atendimento às populações isoladas, na proteção ao vôo de aeronaves civis e militares, nacionais e estrangeiras, no progresso da ciência, da pesquisa e da indústria aeronáutica.

DACTA

Defesa aérea e controle de trafego aéreo

Em fevereiro de 1976, começará a funcionar, no Brasil, um sistema automatizado de controle capaz de atender à Defesa Aérea e ao controle do Tráfego Aéreo na região Rio—São Paulo elo Horizonte—Brasília.

O sistema DACTA (SISDACTA), adquirido na França, terá a possibilidade de efetuar o tratamento de até 2.000 Planos de Vôo por dia e controlar o rastreamento de até 150 movimentos simultâneos, na parte do Controle do Tráfego Aéreo, e, na parte da Defesa Aérea, além do rastreamento, poderão ser feitas diversas interceptações ao mesmo tempo.

Um único centro, denominado Centro Integrado de Defesa Aérea e de Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA), controlará a área coberta pelo SISDACTA.

Ao CINDACTA estarão ligados diversos aeroportos e bases aéreas situados na área de responsabilidade do sistema. O sistema básico contará com meios de detecção-radar, telecomunicações, processamento de dados e visualização radar.

A cobertura radar considerada satisfatória para as médias e altas altitudes será obtida pelo emprego de cinco diferentes tipos de equipamentos radar.

Dentro desse complexo de telecomunicações está o Centro de Computação Automática, onde dois computadores terão a capacidade de receber, armazenar e enviar até 27.000 mensagens/dia e realizar funções como identificação de erros, reconhecimento de endereços e estabilidade de prioridades.

O SISDACTA, ora em fase de implantação, envolve grandes responsabilidades, não só pelo vulto de investimento como pelos objetivos a serem alcançados e se constitui no primeiro passo de um sistema que tende a ampliar-se de modo a cobrir e beneficiar todo o país.

O CURSO DE FOTO INFORMAÇÃO

Tem por objetivo especializar capitães e tenentes na técnica de obtenção de informações pelo reconhecimento aerofotográfico, e especializar sargentos na técnica de interpretação de fotos aéreas. O Curso funciona em proveito do Exército sendo, no entanto, convidados oficiais e sargentos das outras Forças Armadas, Forças Auxiliares e Oficiais do Exército de Nações Amigas.

DURANTE a realização do Curso é de grande importância o apoio prestado pela FAB através de estágios no 1.º/6.º G Av, onde são auferidos conhecimentos sobre o trabalho de foto-reconhecimento realizado pelos aviões C-130 pertencentes àquele esquadrão. Não menos importante é a colaboração do 3.º ETA na realização de missões de reconhecimento visual e navegação nas quais são empregados os aviões C-47. Além dos aviões já citados, os C-115 são úteis ao cumprimento deste tipo de missão por se tratarem de aeronaves de "asa alta", proporcionando excelente visão do terreno a ser reconhecido.

O Curso está equipado com o que há de mais moderno em recursos didáticos, desde os meios audiovisuais mais simples até um completo circuito fechado de TV.

O Curso de Foto-Interpretação da EsIE, vislumbrando as possibilidades futuras do reconhecimento aéreo, já mantém estreitas ligações com o Instituto de Pesquisas Especiais em São José dos Campos e com o Projeto Radam, do Ministério das Minas e Energia, com a finalidade de se atualizar e adquirir **know-how** na moderna e importante técnica do sensoriamento remoto, visando especificamente a interpretação de imagens infravermelhas, multiespectrais, radar-cóspicas e de satélites.

ESQUADRILHA DA FUMAÇA

DESTREZA, VALOR E CORAGEM

No dia 14 de maio de 1952, durante a realização de uma cerimônia militar, foi apresentada pela primeira vez em público uma exibição de acrobacia a baixa altura, de rara beleza e alto grau de precisão técnica.

O entusiasmo e a coragem, a determinação e a disciplina, o amor ao vôo e a confiança mútua, inspiraram um grupo de oficiais instrutores da então Escola de Aeronáutica, do Campo dos Afonsos, a treinarem em conjunto, formando a Unidade que seria depois carinhosamente batizada pelo povo como "Esquadrilha da Fumaça".

Empregando aviões T-6, a hélice, e agora também os modernos T-24 Super Fouga Magister, a jato, a Esquadrilha já marcou a presença da FAB e do Brasil em vários países das Américas, em mais de mil exibições.

Ponto alto de um programa de divulgação da FAB, as demonstrações são complementadas em terra por uma série de projeções, palestras e contatos com as autoridades e com o povo. O comparecimento a programas de televisão e as entrevistas em estações de rádio nas cidades visitadas fazem parte do cotidiano da Esquadrilha. Mostra-se o trabalho da FAB, o Serviço de Busca e Salvamento, a Proteção ao Vôo, o Para-Sar, a Aviação Embarcada e a de Patrulha, o CAN, a Aviação de Caça, a "Barreira do Inferno", o Centro Técnico Espacial e a Indústria Aeronáutica. Incentiva-se a matrícula nos Estabelecimentos de Ensino da FAB, semeia-se a idéia de disciplina e a segurança no vôo.

A Esquadrilha da Fumaça representa a Força Aérea Brasileira em todos os pontos do Território Nacional. Suas exibições aumentam o entusiasmo da juventude pelas causas e ideais da FAB, despertam vocações e incrementam o ingresso nas fileiras da FAB e das demais Forças.

Atestando publicamente o alto padrão de adestramento do piloto militar brasileiro, a Esquadrilha da Fumaça é um orgulho não só da FAB, mas de todos os brasileiros.

23 DE OUTUBRO

DIA DO AVIADOR

"Depois de correr pelo chão perto de 200 metros, o 14-Bis deslocou-se em pleno espaço, subiu a uma altura calculada de 3 metros, voou a uma distância de 60 metros."

AS palavras do cronista da época, ao registrar o feito heróico de Santos Dumont, a 23 de outubro de 1906, podem certificar o nascimento da Força Aérea Brasileira. O Dia do Aviador, ligado à figura do Patrono da FAB e lembrando o aniversário do primeiro vôo do mais pesado que o ar, também constitui uma data feliz para o Exército.

A Aviação Militar, perfeitamente integrada no espírito e nas tradições do Exército, juntou-se à Aviação Naval para formarem uma nova força, atendendo a um imperativo da época que exigia a concentração de meios e o controle de todos os elementos aéreos no esforço de guerra.

Patrulhando nosso litoral e dando segurança aos comboios, a FAB, durante os anos duros da Segunda Guerra Mundial, esteve lado a lado com os nossos marinheiros. Na Itália, integrando a Força Expedicionária Brasileira, o 1.º Grupo de Caça, cumprindo meia centena de importantes missões de combate, impôs o valor do soldado brasileiro

nos céus da Europa, fazendo também orgulhosos os oficiais e pracinhas da 1.ª Divisão de Infantaria Expedicionária.

Dando asas ao Exército, o Esquadrão de Ligação e Observação da 1.ª DIE tornava longa e precisa a regulação do tiro de nossa Artilharia, revelava posições inimigas e realizava as necessárias ligações do Comando. A Força Aérea repetia, trinta anos depois, o que fizera uma seção de dois aviões do Exército, operando na Campanha do Contestado em apoio às forças terrestres na manutenção da ordem interna, ou ainda, após decorridos oitenta anos, o feito do Duque de Caxias, quando mandava alçar primitivos mas surpreendentes balões cativos nos campos do Paraguai.

Marinha, Exército, Aeronáutica: segurança e desenvolvimento

Hoje, seguindo quase meio século de tradição do Correio Aéreo Nacional, os aviões da Força Aérea ligam os pontos mais longínquos do Brasil, tornando pequenas as grandes distâncias de seu imenso território.

O Exército, apoiado pela aviação de transporte, supre seus elementos de fronteira na Amazônia, onde apenas as asas podem chegar.

Sempre irmanados no trabalho, o Exército e a Força Aérea Brasileira estiveram presentes em Suez e São Domingos, em missões internacionais de grande projeção.

Numa época de transformações tecnológicas, o campo de ação da Aeronáutica estende-se cada vez mais. Além de seu transcendente papel na manutenção da ordem interna e na garantia da segurança externa de nosso território, a FAB controla o tráfego aéreo, realiza amplas pesquisas no campo da engenharia aeronáutica e espacial, estimula a fabricação de aviões e sonda as camadas da atmosfera com os foguetes lançados na Barreira do Inferno.

É por todos estes motivos que nos regozijamos com o transcurso de mais um Dia do Aviador, o 23 de outubro, certos de que a Força Aérea Brasileira continuará lado a lado, conosco e com a Marinha, nesta grandiosa tarefa de garantir segurança e desenvolvimento ao Brasil.

NÓS E A FAB

Voltados para a segurança da Pátria e preocupados com a eficiência mútua a Força Aérea e o Exército têm realizado inúmeras missões aerotáticas.

Em cumprimento aos programas de instrução, as unidades do Exército adestram-se em operações de embarque e desembarque de helicópteros, onde os soldados familiarizaram-se com as modernas técnicas de infiltração.

A Operação "Granizo", em Bagé-RS, totalizou 480 horas de vôo, lançando 788 pára-quedistas e transportando 33.000 kg de carga. Foram empregados treze aviões do tipo C-115, C-119 e C-130, no lançamento de homens, viaturas, canhões de 106mm sem recuo, obuses de artilharia de 105mm, morteiros de 120mm e suprimentos de toda ordem que "choveram" sobre a campanha gaúcha como o fenômeno meteorológico que deu nome à operação.

Na Operação "Capixaba" por exemplo, foram transportados 520 soldados equipados, mais 172 homens de apoio logístico e cerca de 100 toneladas de material bélico. Trinta e oito aeronaves — de reconhecimento fotográfico, transporte, busca e salvamento e de apoio tático — participaram do exercício.

Essa operação, realizada entre Vitória e Caravelas, envolveu o lançamento de uma só vez de 700 pára-quedistas, que saltaram de aviões C-115 e C-119.

Nos estabelecimentos de ensino do Exército, de todos os níveis, a presença dos militares da FAB, ora como alunos, ora como instrutores, renova a cada dia os laços de camaradagem entre as armas irmãs.

CORREIO AÉREO NACIONAL

Falar em desenvolvimento é falar em integração. Falar em integração é falar no Correio Aéreo Nacional, o já tradicional CAN, que, com suas asas pioneiras, vem interligando homens e terras deste nosso país-continente, desde os idos de maio de 1931.

SUA criação é histórica e deveu-se ao arrojo e iniciativa de um grupo de militares idealistas, tendo à frente o então Maj. Eduardo Gomes, hoje seu Patrono, que foi o primeiro comandante do grupo Misto de Aviação, assim batizada a nova Unidade Aérea. Seu vôo inaugural realizou-se em 12 de junho de 1931, num Curtiss Fledgling, pilotado pelos Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, que foram se adaptando através dos tempos à finalidade primeira de transporte de correspondência. O atual CAN foi chamado,também, de Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM) e Correio Aéreo Militar (CAM).

Impulsionado pelo êxito inicial, e não se abatendo ante as adversidades que naquela época tornavam a empresa quase impraticável, face à inexistência de campos de pouso intermediários e ausência de cartas geográficas precisas, além da precariedade de recursos do próprio avião, foi o CAN modernizando seu equipamento e expandindo suas rotas em demanda a novas conquistas, culminando por alcançar pontos do território onde não alcança nenhum outro meio de transporte, e deixando atrás de si toda uma infra-estrutura em aeródromos e aeroportos.

Não se limitando apenas ao transporte da correspondência, cresceu o CAN não só em amplitude mas também na multiplicidade e variedade dos serviços prestados ao desenvolvimento nacional. O apoio à integração do índio, às Missões de Misericórdia realizadas na Amazônia e o inestimável apoio logístico às Guarnições de Fronteira do nosso Exército, nos dão a exata medida do êxito alcançado através dos tempos por esses mensageiros da paz e do progresso.

DIA DO SOLDADO

Editorial

AEROVISÃO HOMENAGEOU O EXÉRCITO

Aerovisão, a vibrante publicação mensal editada pelo Centro de Relações Públicas da Aeronáutica, dedicou o seu número 18 ao Exército e ao Dia do Soldado.

SEU editorial destaca que "o valor e o espírito do Exército Brasileiro, consubstanciados na certeza que lhe dá sua história de altruísmo e de defesa da liberdade, sua origem e formação de raízes populares, aprofundados no tempo e em bases de sentido democrático, honram e orgulham os brasileiros que envergam sua farda".

Nas páginas interiores encontramos a Cronologia do Duque de Caxias, artigos sobre o reequipamento do Exército, a seleção e a formação do pessoal, e o papel desempenhado pelos Batalhões de Engenharia no desenvolvimento do País.

Aerovisão publica em destaque a "Saudação ao Exército", proferida pelo Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, interpretando também os sentimentos da nossa Marinha de Guerra, por ocasião das comemorações do Dia do Soldado.

SANTOS DUMONT E A GUERRA ANTI-SUBMARINO

São de grande interesse histórico as opiniões de Santos Dumont sobre a possibilidade de emprego de balões e aeronaves em operações militares.

• • •

EM 14 de julho de 1903, após ter voado de balão sobre a grande parada militar de Longchamps, em que tomaram parte cerca de 50.000 soldados, Santos Dumont previu que as máquinas aéreas teriam grande emprego nas guerras futuras.

Em 1904, no seu livro **Dans l'Air,** mais tarde traduzido para o português com o título de **Os Meus Balões,** Santos Dumont fez notáveis previsões sobre o emprego de aeronaves na campanha anti-submarino.

Dez anos antes do início da I Guerra Mundial, Santos Dumont, com uma extraordinária antevisão dos fatos, dizia:

"Não posso, todavia, abandonar o assunto sem fazer alusão a uma vantagem marítima única da aeronave.

Quero referir-me à facilidade que possui o navegador aéreo de perceber os corpos em movimento sob a superfície das águas. Cruzando o mar, equilibrado à extremidade do cabo pendente, à altura que lhe parecer oportuna, a aeronave passeia em todos os sentidos o navegador, permitindo a este descobrir, na sua corrida furtiva, o submarino que, não obstante, é absolutamente invisível do passadiço do navio de guerra. É um fato de observação, consequência de certas leis de ótica.

Dessa forma, caso verdadeiramente curioso, a aeronave do século XX pode tornar-se, na sua estréia, o grande inimigo dessa outra maravilha do século XX, o submarino! Porque, enquanto este é impotente contra a aeronave, esta, animada duma velocidade dupla, pode cruzar à sua procura, seguir-lhe todos os movimentos, assinalá-lo aos navios que ele ameaça. Nada impede, enfim, a aeronave de destruir o submarino, dirigindo-lhe longos projéteis carregados com dinamite e capazes de penetrarem na água à profundidade que a artilharia não pode atingir de bordo de um couraçado." (extraído do livro **História da Força Aérea Brasileira**).

P15 NETUNO — Anti-submarino

Com o apoio da FAB:

SALTO LIVRE NO CÉU DO BRASIL

A 1.800 metros do solo, o pára-quedista do Exército salta do C-130 do Grupo de Transporte de Tropa, na Base Aérea dos Afonsos.
Depois de algum tempo em queda livre, abre seu pára-quedas. Entretanto algo acontece, pois de repente o velame se enrola e o pára-quedista precipita-se em velocidade crescente. A 700 metros, porém, o velame é abandonado e a 600 metros o segundo pára-quedas é acionado. O pára-quedista aterra em segurança. Seus companheiros o cumprimentam.

ESSE "acidente", chamado salto duplo, faz parte do treinamento normal da Equipe de Salto Livre da Brigada Pára-Quedista, da Vila Militar. Em 1964, a Comissão Desportiva das Forças Armadas solicitou à Bda Pqdt que formasse uma equipe a fim de representá-la no I Campeonato Mundial de Pára-Quedismo, que seria realizado na França. A missão de organizar e treinar a equipe coube ao Centro de Instrução Pára-Quedista General Penha Brasil. Foram convocados 8 militares de carreira, que após um curto período de treinamento viajaram para a França, onde, em seu batismo internacional, conseguiram um honroso oitavo lugar entre 15 nações concorrentes.

Esse evento marcou, embora não oficialmente, a criação da Equipe de Salto Livre.

Contando sempre com o apoio da FAB a equipe realizou mais dois feitos notáveis e inéditos no Brasil: a primeira passagem do bastão em queda livre e a quebra do recorde sul-americano de salto, em grande altitude, por quatro pára-quedistas da equipe, que saltaram de 5.300 m, numa queda livre de 90 segundos.

A equipe de Salto Livre já se exibiu em todo o território nacional e em alguns países sul-americanos e europeus. No Campeonato Mundial de 1965, classificou-se em 3.º lugar.

Seus pára-quedistas, em queda livre, realizam manobras acrobáticas às vezes isolados, outras vezes em conjunto, para depois abrirem seus coloridos pára-quedas e aterrarem com precisão diante do público.

A Equipe de Salto Livre, demonstrando o alto padrão de adestramento do pára-quedista do Exército, motiva e entusiasma os jovens para a prestação do Serviço Militar e reforça a simpatia popular para com as Forças Armadas.

AFA: O NINHO DAS ÁGUIAS

A Academia da Força Aérea é o estabelecimento de ensino da FAB destinado à formação dos jovens que aspiram a carreira militar como oficiais-aviadores ou intendentes da ativa da Aeronáutica.

TEVE origem na antiga Escola de Aviação Militar inaugurada em 1919, denominação que conservou até a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941. Dessa data em diante, e até 1969, passou a ser conhecida como Escola de Aeronáutica, funcionando no Campo dos Afonsos.

A concentração urbana e o crescimento vertiginoso do tráfego de grandes aeronaves na área, bem como a evolução por que passou o ensino na Aeronáutica, exigiram a mudança para outro local que proporcionasse as condições adequadas para a formação dos pilotos.

Assim, entre várias opções, foi escolhida a área de Pirassununga, no Estado de São Paulo, por suas condições topográficas e meteorológicas favoráveis.

A 10 de julho de 1969, passou a Escola de Aeronáutica a denominar-se Academia da Força Aérea, sendo a 23 de outubro de 1971 transferida a sua sede para aquele município paulista.

A Instrução

A instrução Aérea, realizada em modernos aviões, paralelamente ao curso superior com duração de três anos, vai definir aqueles que estarão verdadeiramente aptos a possuir o "brevet", símbolo e marco de uma vida dedicada a um ideal, na compreensão de que só aquele que serve é feliz.

Ao mesmo tempo que recebe a instrução Aérea, o Cadete da AFA se aprimora no estudo de idiomas estrangeiros, Ciências Sociais, Física, Química, Matemática, Descritiva, Psicologia, História e Geografia.

O "OK" do curso o coloca finalmente no comando de suas decisões, baseado na formação que recebeu, nas experiências que acumulou, nos horizontes que vislumbrou, confiante e eficiente, à altura dos rigorosos padrões exigidos pela Força Aérea Brasileira.

A Barreira do Inferno já lançou mais de 1.000 foguetes

A fim de criar condições para a participação efetiva do parque industrial brasileiro na realização de sistemas instrumentados para vôos em foguetes, o Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno efetuou, no dia 13 de setembro, o lançamento de mais um Sonda II, com o objetivo de qualificar, em vôo, os sistemas de telemetria, controle de comportamento de carga útil e sua recuperação em alto-mar.

O Sonda II, inteiramente nacional, transportou uma carga de instrumentos a 80 km de altura.

Esses experimentos estão sendo realizados e desenvolvidos nos laboratórios do Instituto de Atividades Espaciais (IAE) do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), em São José dos Campos, com parte do financiamento fornecido pelo BNDE.

A experiência faz parte de um projeto iniciado em 1973, visando a fornecer à comunidade científica brasileira um sistema capaz de controlar a atitude, em relação a uma referência no espaço, e, ao mesmo tempo, informações para a Terra. A carga foi recuperada no mar, através de uma Operação Conjunta, envolvendo aviões e helicópteros da Força Aérea Brasileira e uma corveta da Marinha Brasileira.

O CLFBI

Construído em 1962, pelo Ministério da Aeronáutica, o Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, tem servido como base de lançamento de foguetes de pesquisas espaciais não somente para o Brasil, mas também para o Canadá, Estados Unidos e Alemanha Federal.

Tendo lançado, desde a sua criação, mais de 1.000 foguetes, seus trabalhos abrangem tanto o campo militar quanto o científico, destacando-se o aperfeiçoamento de uma série de foguetes Sonda (I, II e III) de propelente sólido.